ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor avia[...]
AL. DEMETRESC[...]

869

869

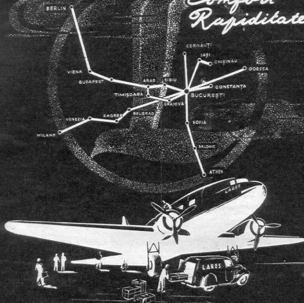
UN BRAV: ADJUTANTUL AVIATOR NEGULICI THEODOR, PILOT LA GRUPUL STUKAS
(Citiți reportajul din interior)

25 MARTIE 1944
ANUL III, Nr. 60

LEI 20

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE

Siguranța
Comfort
Rapiditate

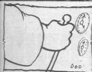


LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25-III-944.

SBORUL ȘI SCRIITORII



Sborul este de esență dumnezeească prin specificul acțiunii care permite omului să se desprindă de lutul din care a purces și să devină pasăre.

Tot de esență dumnezeească este, neîndoios, și harul cu care este dotat scriitorul. Nu oricine poate să fie scriitor. Pentrucă scriitor te naști nu te faci. Talentul literar, adevăratul talent literar, este o floare foarte rară.

Dar, la fel, nu oricine poate să fie sburător. Talentul de a struni pasărea de metal în văzduhul tuturor surprizelor nu este dat oricui. Foarte mulți tineri spun „Vreau să devin aviator", dar puțini sunt acei care isbutesc în vrerea lor, după cum în fiecare din noi se svârcolește demonul scrisului, deși sunt atât de puțini aceia care isbutesc să se realizeze în scris.

Prin urmare, sburători și scriitori sunt cei puțini aleși.

Pentru acest fapt, pentru acest rar fapt, socotim că scriitorii și sburătorii trebue să se înțeleagă, să se completeze.

Un sburător bun nu va fi în stare poate să dea formă literară înaltelor emoții de el trăite, dar nici un scriitor nu va putea să cânte întru tetul valabil azururile pe care pasărea de fier și foc le cercetează cu pasiune.

Pentru marele public dornic de cunoaștere, înfrățirea dintre scriitor și sburător este un excelent prilej de realizare, de propagandă, de impunere.



Se întâmplă să ne numărăm printre scriitorii sburători. În limita posibilităților și concepțiilor noastre artistice, am socotit că trebue să ne punem scrisul în slujba sborului. Dar, pentru o cât mai vastă explicare a sborului în termeni literari, am socotit că scriitorii trebue să sboare. Unii din ei au o nedreaptă aversiune pentru sbor. Cunoaștem poeți care cântă cerul, sborul, azurul, orizontul, dar care nu pot înțelege că sborul lor spiritual trebue completat cu sborul fizic, real. Pentru ei. Pentru opera lor. Pentru noi, cititorii.

Îndemnul de față lor li se adresează în primul rând. Cântătorii înălțimilor trebue să sboare. Iar sburătorii trebue să le înlesnească acest imperativ.

Rezultatele acestor experiențe de viață vor fi, suntem siguri, noui îndemnuri la scris pentru purtătorii de condeiu și noui satisfacții sufletești pentru cârmuitorii manșei.

Chemarea aceasta se îndreaptă către conducătorii scriitorilor și deopotrivă către conducătorii sburătorilor.

Toți vor avea de câștigat. Și în primul rând Neamul, care va înțelege mai bine și pasiunea aripilor și pe aceea a scrisului.





(foto Sorin Tulea)



(foto Stoian D.)

Aripi românești în luptă



...up bine dispus, după munca zilei
(foto Stoian D.)



O poză la un grup de bombardament
(foto Cârâc)



...une... (foto Pomuț)



Sburătorii și mascota lor
(foto Pomuț)

873





Doi comandanți: Lt. C-dor Galeno dela grupu
Stuka și Cpt av. Șerbănescu Al. dela
escadrilă de vânătoare
(S. M. P.)



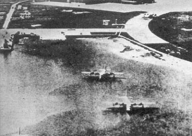
O poză la bombardament
(foto Burianu)



In zori, pe aerodrom...
(foto Pomuț)



elegrafistul Sârbu dela
bombardament
(foto S. Tuica)



O bază japoneză în pacific (Domei)



...ral avion de vânătoare Focke-...190 (P. K.)



...aerodrom român în Est. (S.M.P.)

Operaţiunile aeriene dela 1—15 Martie 1944

Cronica RAZBOI

AERIAN

de ROMULUS SEIŞANU

Caracteristica războiului aerian în faza sa actuală este următoarea după metodele folosite şi scopurile urmărite de fiecare grup de beligeranţi: în Europa occidentală aviaţia anglo-americană foloseşte metodele teroriste cu scopuri psihologice şi politice; iar cea germană a trecut şi ea la contra-atacuri sub titlul de represalii; în Europa orientală, în Asia extrem-orientală şi în Pacificul central şi sud-occidental, atât nord-americanii, cât şi japonezii întrebuinţează arma aviaţiei în scopuri militare, fie izolată, fie în colaborare cu celelalte arme.

Statele Unite şi Marea Britanie au crezut că superioritatea potenţialului lor aerian le poate asigura dominarea spaţiului aerian european prin intensificarea atacurilor teroriste împotriva Germaniei şi a celorlalte ţări aliate, sau ocupate de ea, pentru ca să poată apoi obţine o decisivă militară. Concepţia anglo-americană în această materie s'a bazat mai mult pe superioritatea numerică, de cât pe capacitatea ofensivă şi defensivă a formaţiunilor de bombardiere însoţite de avioane de vânătoare; precum şi pe o sub-estimare a producţiei industriei aeronauticei germane, ca şi a capacităţii ofensive şi defensive a aviaţiei Reichului. Aşa se explică faptul, că oridecâteori conducătorii Reichului au prevenit pe englezi, că vor interveni represalii pentru atacurile teroriste ale aviaţiei lor, conducătorii Angliei au considerat acele „represalii" drept simple ameninţări în scop de intimidare, care nu vor putea fi executate de teama contra-represaliilor.

Englezii au contat mult, prea mult, pe rezultatele ce le va da ofensiva lor aeriană teroristă împotriva Germaniei.

Cel dintâi atac aerian terorist în stil mare organizat de comandamentul aviaţiei britanice *(Royal Air Force)* împotriva Berlinului a fost dat în noaptea de 23—24 August 1943 de o formaţiune de bombardiere grele cu trei şi patru motoare.

După câteva zile, corespondentul agenţiei americane „United Press" comunică dintr'un oraş de pe coasta de sud-est a Angliei, în stil de reportaj senzaţional:

„Locuitorii de pe coasta de sud-est a Angliei au putut să vadă Vineri seara una dintre cele mai mari „Armada" aeriene, care revenea din continentul european. Dela şapte ore seara şi până la căderea nopţii, cerul a fost frământat de zgomotul asurzitor al bombardierelor de toate tipurile.

Nenumărate maşini aliate şi-au făcut apariţia lor deasupra canalului Mânecii şi au zburat în direcţia Angliei. Această procesiune impresionantă nu se mai sfârşea, căci privind în zarea îndepărtată, nu se vedeau de cât avioane şi mereu avioane. Se crede că au fost mai multe sute."

De unde venea acea „armada" aeriană, care, impresionase atât de mult pe corespondentul agenţiei americane „United Press" şi din ce fel de aparate a fost formată?

Ea venea din Franţa, dintr'un raid terorist împotriva mai multor oraşe şi era formată din numeroase „fortăreţe zburătoare", — avioane Morauder, — acoperite şi sprijinite de avioanele de vânătoare ale corpului al 8-lea aerian, din armata aeriană a Statelor Unite, din avioanele de vânătoare britanice „Spitfire" (R. A. F.) şi ale dominioanelor Marei Britanii.

In urma acestor raiduri aeriene anglo-americane, atât Berlinul, Parisul cât şi alte oraşe din Franţa au avut de suferit efectele distructive în stil mare, ale noului tip de atacuri psihologice-teroriste.

De atunci, Germania în primul rând şi după ea, Italia, Franţa, Belgia şi Olanda, au avut de suportat vizitele nocturne — şi în ultimul timp şi diurne — ce le-au făcut oraşelor lor formaţiunile de bombardiere grele anglo-americane, escortate sau nu, de avioanele de vânătoare.

Presa engleză şi americană au înregistrat totdeauna rezultatele ce le-au dat asemenea raiduri de teroare sub titluri senzaţionale şi atrăgătoare, spre a scoate în relief actele considerate demne de admiraţie ale azvârlitorilor de bombe explosive şi incendiare, angajaţi, majoritatea, cu contracte pe un număr determinat de „curse" la obiective şi cu o cantitate anumită de tonaj—bombe. In primele două săptămâni ale lunii Martie a. c. ofensiva aeriană anglo-americană a sporit în intensitate, adică în numărul atacu-

...lui

rilor massive cu caracter terorist, în tonajul bombelor grele și supra-grele și în varietatea și întinderea distrugerilor. Așa de exemplu într'un mesaj radiodifuzat de posturile din Londra, în ziua de 9 Martie, s'a anunțat că au căzut în acea zi asupra Berlinului 350.000 bombe incendiare și numai 10.000 de bombe supra-grele explosive având o greutate totală de 1.800 tone de materii explosive și numai într'un singur cartier Erkner. S'a pretins că obiectivul acelui atac masiv a fost o fabrică de rulmenți cu bile.

In cazul acesta cifra de 360.000, care ar reprezenta numărul bombelor incendiare și explosive, a fost cam excesivă pentru o singură fabrică, fie ea și pentru fabricarea rulmenților cu bile.

Intre 1—7 Martie formațiuni foarte puternice de bombardiere grele din armata a 8-a aeriană a Statelor Unite, escortate de mari formațiuni de avioane de vânătoare, de asemenea americane, au atacat în plină zi Berlinul cu împrejurimile sale și alte orașe din Germania de nord-vest, centrală și de sud. Pierderile lor au fost însă destul de severe în aparate și echipagii din cauza tacticei vânătorilor germani și a mijloacelor perfecționate antiaeriene. Aviația germană a bombardat și ea aproape în fiecare noapte Londra și a provocat distrugeri masive și incendii întinse. Un fapt în adevăr uimitor este că în unele atacuri, cu toată puterea focului artileriei antiaeriene, numai unul sau două aparate germane au fost doborîte; iar în alte atacuri, niciunul.

Aceasta ar fi în legătură cu o nouă tactică de atac a formațiunilor aeriene germane; după cum și numărul din ce în ce mai mare al aparatelor anglo-americane doborîte în condițiuni uimitoare, este datorită nouilor metode de atac și a perfecționării mijloacelor de apărare anti-aeriană.

Intre 7—15 Martie, ofensiva aeriană anglo-americană, urmată de contra-ofensiva aeriană germană, a continuat aproape în aceleași condiții.

Englezii și americanii, care au crezut că ofensiva aeriană împotriva Germaniei va da rezultatele urmărite și anume, scăderea potențialului de războì german și în special al celui aeronautic în urma distrugerii a cel puțin un sfert din instalațiile industriale aeronautice și dezagregarea morală a poporului german, care va atrage după sine dezagregarea morală a ofițerilor și soldaților depe fronturi și deci prăbușirea rezistenței germane și capitularea, au recunoscut în ultimul timp că s'au înșelat, deoarece niciuna din cele ce se așteptau să se producă, nu s'au produs. Nici scăderea potențialului de războì german și în deosebi a industriei aeronautice. Nici efectele de ordin psihologic sub forma dezagregării morale în interior și pe fronturile de luptă.

Activitatea aviației beligeranților pe fronturile europene a fost mai redusă, — în deosebi în a doua săptămână a lunei Martie a. c. din cauza condițiilor atmosferice nefavorabile (ceață, viscole puternice) din sectorul de nord.

Orașul - port Feodosia din Crimeea a fost atacat în dimineața zilei de 13 Martie de un grup de 80 de bombardiere sovietice, în două valuri, 17 din ele au fost doborîte.

Un succes defensiv remarcabil au obținut aviatorii de vânătoare germani de pe frontul extrem septentrional (Murmansk), care au intervenit spre a apăra un convoi german atacat de aviatorii inamici lângă insula Pescarilor. Grupul de avioane de vânătoare germane, fără să fi suferit vreo pierdere, a atacat formațiunea inamică compusă din 25 de aparate și a doborît șapte din ele și a silit celelalte aparate nevătămate să arunce la întâmplare toate bombele lor. In asemenea condiții convoiul german a fost salvat. In Italia, avioanele de bombardament grele americane au atacat de câteva ori Roma, Florența și Padua, pricinuind mari stricăciuni. Un protest formulat de Papa Pius XII-lea împotriva acestor atacuri fără scop militar, a rămas fără efect. Un alt protest împotriva acestui tip de războì aerian au formulat episcopii statului liber irlandez.

Pe teatrul de războì din Pacific și din Asia orientală, activitatea aviației beligeranților a fost destul de mare, atât pe frontul chinez și birman; cât și pe frontul Pacificului. In noaptea de 10-11 Martie, avioanele japoneze au atacat cu succes o formațiune de vedete rapide americane în apropiere de coasta de sud a insulei Bougainville, din arhipelagul Salomon și a scufundat patru din ele.

In apropiere de Wewak în cursul unei lupte aeriene, 50 de aparate americane au fost doborîte dintr'o formațiune de 320 de aparate, în zilele de 11-12 Martie. Apoi numeroase lupte aeriene și aeronavale s'au dat deasupra spațiului teatrului de războì din China; ca și deasupra spațiilor maritime ale Pacificului în apropiere de insulele din arhipelagurile Marshall, Caroline și Mariane.



Un avion de bombardament ușor românesc gata de lupt
(S. M. P.



Parașutiști japonezi pentru insulele din Oceania





Destindere aviatoricească pe front (S.M.P.)

PAZA lui STALIN



Faimoasa cămilă din Biblie ar trece mult mai ușor prin urechile acului, decât un intrus în incinta interioară a Kremlinului. Ca să poți ajunge acolo, trebue să forțezi un cuadruplu cordon de siguranță.

Cordonul exterior este format de o companie de soldați aleși dintre cei mai mari și mai voinici Georgieni, patria lui Iosif Stalin. Această gardă îi este devotată până la sacrificiu.

Al doilea obstacol de trecut este o rețea de sârmă străbătută de un curent electric de înaltă tensiune, dispunând de un secret al trecerii cunoscut numai de câțiva inițiați.

Al treilea cordon este format din raze invizibile, cea mai recentă instalație tehnică a Kremlinului. Fiecare trecere prin această zonă de raze invizibile declanșează o sonerie de alarmă chemând garda specială, care primește pe vizitator din mâinile Georgienilor și-l conduce mai departe. Pentrucă el nu a ajuns încă în formidabila cetate pe care Stalin a orânduit-o în jurul persoanei sale.

In zona Kremlinului ușile nu au mânere. Ele nu se deschid decât din interior și atuncea numai când se atinge un buton care se găsește pe biroul însuși al stăpânului roșu.

Apartamentul de 6 odăi pe care Stalin și l-a amenajat în Kremlin constitue o lume aparte în această cetate fortificată. Aici, Stalin asistă la filmele care-l interesează sau se dau reprezentații teatrale strict private pentru el și amicii lui cei mai intimi.

* * *

Stăpânul a-totputinte al Rusiei a încredințat grija dejunurilor sale unui bucătar georgian. Felul său preferat îl constitue cotleta de miel. Stalin, de o neîncredere totală, nu atinge nici un fel de cât după ce una din persoanele prezente a mâncat câteva dumicaturi.

Automobilul său blindat este prevăzut cu geamuri groase și incasabile. Trei automobile îl preced și alte trei îl urmează, în timp ce în dreapta și în stânga automobilului său, se găsesc 6 motocicliști, agenți ai Gepeu-ului, bine înarmați

Când Stalin participă la o manifestare oficială, persoana sa este cu strictețe supravegheată. In medie sunt cam 1500 de agenți însărcinați cu această pază; majoritatea lor se află răspândiți în asistență. Toți au în buzunare pistoalele automate încărcate.

Adăugăm că însuși Kaganovici, „mâna dreaptă" a lui Stalin, este obligat — înainte de a pătrunde în Kremlin — să se facă recunoscut de către diverse santinele pe baza unei autorizațiuni speciale eliberată personal de Jagoda, șeful poliției secrete.

Când Stalin doarme, 12 santinele georgiene cu baioneta la armă fac de gardă în fața camerei lui de culcare.



(La Tribune de Genève)
Februarie 1944

MEDALIOANE

Adjutant aviator
VIERU MIRCEA

Care dintre camarazii de şcoală, de unitate sau de sbor nu-şi amintesc de el şi care dintre cei ce l-au cunoscut nu l-au iubit!?...

Te cucerea prin ţinuta şi zâmbetul lui şi mai ales prin sufletul lui plin de dragoste şi bunătate!...

Bun camarad, Mircea se înfrăţea cu noi şi la bucurie şi la durere.

Nu voi uita niciodată seara aceea. Atunci ne-am cunoscut...

Eram în dormitorul Şcoalei de Pilotaj dela Tecuci şi era prima mea noapte de ostăşie. Stângaci cum eram în punerea moletierelor, făceam de zor exerciţii, deoarece a doua zi, se svonise că ne vom îmbrăca după numărătoare, şi... vai de cel care nu putea fi gata cât se număra până la zece. Văzându-mă cum mă căsnesc, îmi zise zâmbind de neputinţa mea:

— „Lasă, nu te mai chinui, că te voi ajuta eu".

Am aflat mai târziu că fusese elev într'un Liceu Militar, dar lăsase totul, pentru a gusta din minunata plăcere a sborului.

Incet, încet, o strânsă prietenie s'a cimentat între noi.

Seara, unul lângă altul, ne destăinuiam necazurile până târziu în noapte, când oboseala instrucţiei şi vioara lui Aurel ne trimitea în lumea plăcută a viselor.

Au urmat anii de şcoală, îmbibaţi de greutăţile şi bucuriile lor, iar după terminare, ne-am despărţit, luând fiecare drumul hărăzit de soartă.

In primăvara anului 1938, l-am întâlnit din nou în Flotila I-a informaţie. Atunci am crezut că vom rămâne mereu împreună!

Dar soarta din nou ne-a despărţit şi de atunci Mircea a rămas pentru mine ca şi pentru toţi camarazii, o lumină vie stropită cu lacrămile recunoştinţei...!

Anii se torceau încet din caerul vremii şi într'un târziu am auzit că s'a căsătorit cu aceea pe care o iubea aşa de mult şi pe care o cunoştea încă de când eram şi eu în aceiaşi unitate.

Cât de mult semănau sufletele lor!..

I-am scris, urându-i fericire alături de aleasa inimei sale, iar după câteva zile am primit răspunsul, prin care mă ruga să nu-l ocolesc, când voi veni la Iaşi şi să trec să văd cum şi-a clădit cuibul, în care se simţea aşa de fericit şi pe care il dorise atâta. Nu i-am putut îndeplini dorinţa, deoarece vremuri din ce în ce mai grele s'au abătut asupra scumpei noastre patrii, iar problemele personale de orice natură au fost abandonate în întregime.

Zorii răsboiului s'au arătat şi alături de cei mai bravi şi mai inimoşi fii ai Neamului l-au găsit şi pe el treaz, la datorie.

Atunci Mircea s'a arătat viteaz şi vrednic de numele de Român ce purta. Vulturul de oţel condus cu atâta dibăcie de el, se arunca, întocmai ca o vijelie asupra nevrednicilor pângăritori ai Dumnezeului şi pământului scump al Patriei noastre.

Şi într'o zi pasărea lui a plecat din nou!..

Dimineaţa aceea de Iulie părea mai tristă ca oricând.

Soarele scârbit parcă de păcatele lumii, întârzia să-şi mai arate faţa şi o linişte domoală îşi întindea greoaie aripile, în încăperea stropită uşor de lumina altarică a unei candele.

Numai ceasornicul într'un ţăcănit nervos, cresta la fiecare clipă, răbojul noduros al vieţii...!

In dimineaţa aceea, un fulg a fost smuls de vârtej şi purtat pe aripi de vânt, până departe, departe, peste mări şi ţări, apoi căzând din înălţimi s'a înnecat în întunerecul cu iz de stârv al pământului.

Aşa a fost atunci!..

Submaestrul
GHIGEANU TEODOR

Căzut la datorie în 6 Februarie 1944 cu întreg echipajul.

Tânăr, înalt, cu un păr bogat blond, originar din Comuna Islaz Jud. Romanaţi.

Işi face studiile necesare şi intră în şcoala de Radio-telegrafişti la Geniu, unde se specializează în meseria care i-a plăcut aşa de mult.

Este repartizat la unitate de unde cere insistent să ia parte la luptă, alăturându-se camarazilor săi în mijlocul cărora s'a oţelit, devenind un luptător de elită.

A luat parte la luptele dintre Don şi Nipru, dovedindu-şi calităţile de specialist şi trăgător aerian.

Era Radio-telegrafistul unui echipaj din cele mai bune, echipajul Adj. av. Cojocaru cu care s'a înfrăţit şi în moarte.

Ii plăcea lupta, nu se temea de moarte şi avea convingerea că Dumnezeu ocroteşte pe cei cu credinţă în el.

Privirea lui senină, bogăţia sufletească se oglindea în sentimentele lui înalte închinate apărării Ţării sale. Setea lui de sbor, de sacrificiu l-a făcut să înscrie fapte de laudă pentru el şi echipajul lui.

Tinereţea şi-a sacrificat-o neprecupeţit pentru Patrie şi idealul ei.

Noi foştii tăi camarazi ne vom aduce aminte întotdeauna de tine şi de faptele săvârşite, care vor fi pentru noi un crez în luptă şi o nădejde pentru viitor!

Adj. MIHAI GHEORGHE

S'au strâns în braţe mai tare ca altădată, s'au privit mult în tăcere, au plâns ca doi copii, apoi drumurile lor s'au despărţit nesfârşit de lungi, pierzându-se pentru totdeauna în ceaţa de plumb a destinului.

Peste o jumătate de oră, un vultur se legăna uşor, în ronduri regulate pe albastrul cristalin al cerului, privind ultima fluturare de batistă a Cosânzenei! Apoi, ca scăpată din pripon, pasărea se scutură, şi se pierdu urmărită de dor, până departe pe orizontul lăptos al dimineţei aceleia.

Şi filele timpului s'au întors una după alta, dar pasărea de oţel nu s'a mai întors...

Cea din urmă filă a fost ultimul sunet prelung şi sinistru din valsul iubirii eterne.

Intr'o dimineaţă plăpândă cu licăriri de început de toamnă, un îngeraş cu veşminte cernite se strecură prin fereastră şi din buchet de crini, scutură picuri de apă vie pe obrazul Cosânzenei, dar aceasta nu mai surâse.

Ceasornicul obosit adormise, iar în liniştea vieţii fără de sfârşit o candelă mai ardea încă!...

Adj. maj. av. I. CRACIUN



Adjutant aviator
COJOCARU NICOLAE

Născut pe întinsul nesfârşit al câmpiei Munteniei de unde şi-a împrumutat în seninul privirii lui, dragostea văzduhului.

Un băiat dârz în faptele lui, neastâmpărat în pasiunea lui pentru sbor.

Am trăit împreună pe front clipe şi bune şi grele, dar totdeauna reuşea să se strecoare prin vitejie şi pricepere, aducând unităţii sale verigi de glorie nemuritoare!

Ceea ce îl deosebea mult de alţii era dragostea lui mare pentru sbor. Am trăit cu el în Grupul V Bombardament din prima zi de când am fost repartizat la aceeaşi Escadrilă, dela începutul răsboiului până astăzi, când cruda moarte ne-a despărţit.

A căzut unul din cei mai dragi nouă. Innumăra cele mai multe ieşiri pe grup, era purtătorul celor mai mari distincţiuni aeronautice române şi germane: Virtutea Aeronauticei, Virtutea Militară, Crucea de Fier Cl. I-a etc., împodobeau pieptul lui.

A fost unul din cei mai încercaţi piloţi de bombardament, fiind de mai multe ori doborît de vânătoare şi a. c. a. inamic. De două ori a fost grav rănit în luptă, dar reuşise întotdeauna să-şi salveze echipajul şi avionul său.

In 6 Februarie, s'a desprins din tinereţea unui trup sufletul nobil al camaradului nostru Nicu, dus de avântul tineresc pe căile văzduhului cu care s'a înfrăţit pentru totdeauna.

In sufletul nostru, între noi şi în echipaj, îţi vom păstra locul tău; vei fi veşnic printre noi; şi răsbunarea noastră va fi sigură ca şi tăria prieteniei care ne-a legat în viaţă şi în luptă!

Adjutant av. GH. MIHAI


Adjutantul aviator Negulici Theodor
(S. M. P.)

CU OCHII'N NEGURI

de ION BĂLEANU

Intr'o dimineață, la ora când lumea trage storurile și lumina palidă a zorilor se revarsă în dormitoare, iar vânzătorii de ziare vâră sub ușa clienților lor ziarul preferat, — s'a aflat că undeva, pe front, sburătorii noștri fac minuni pe Stukas. Mamele s'au închinat, bătrânii și-au amintit de prima loi aventură pe bicicletă, iar cei mai tineri s'au simțit mândri de tinerețea lor biruitoare.

Primul lot pentru școala de bombardament în picaj, care se făcea chiar pe front, plecase; după o lună de zile, o scrisoare a unuia dintre ei deslega misterul apariției așa de pretimpurii a Stukasurilor românești...

Pe front au găsit pe instructorii germani cu aparatele pregătite și cu regulamentele teanc. Aveau și un program întocmit pentru un timp mai îndelungat. Cu faze, cu antrenament metodic și progresiv; un program pe o lună de zile care n'a ținut decât două săptămâni. Misterul? Cum au dat cu ochii de avioanele acelea noui, după care am tânjit cu toții dela începutul campaniei, când le urmăream stolurile de liliecі, elevii s'au grămădit în jurul lor.

S'au urcat pe planurile acelea ca niște aripi de cocostârc frânte'n umeri, le-au cercetat mărunțaiele, le-au pipăit pulpele trenului de aterisaj, le-au luat pulsul motoarelor și s'au trezit — din primele ședințe — sus, în înaltul cerului. Apoi au prins să se răsfețe, scăldându-se în răcoarea văzduhului, s'au lăsat leneș pe o aripă și s'au rostogolit.

Cu botul în jos, unul după altul, păreau cavaleri medievali cuirasați și lansați în voia armăsarilor spre inima neagră a pământului. Beția aceasta trează a picajului i-a dus la performanțe care au uimit instructorii și unul dintr'acești le-a spus într'o bună zi că programa a fost consumată înainte de termenul prevăzut și, din pricina lor, instructorii plecau să-și caute de lucru, în altă parte...

— Înțeleg să se concureze sburătorii între ei, care ajunge și care urcă mai sus, dar să se ia la întrecere ca nebunii ăștia, care pică mai jos, care din ei redresează mai târziu, ei! asta nu mai pot pricepe!

*

Un elan nou cucerea sufletele primei promoții de piloți români pe Stukas; și'n viforul de bărbăție dela Grupul Lt. Comandorului Galeno Francisc, amintirea duioasă a celor din țară bătea cu aripi de albatros la fereastra sufletului lui Negulici.

Se simția, uneori, vinovat, că nu-i spusese mamei sale unde se află. Fiindcă dânsa n'a știut nimic, nici de rapoartele prin care feciorul ei solicita să plece pe front, nici că el plecase la școala de bombardament în picaj. Dânsa îl știa, undeva, instructor de sbor. Și cât de bine se simția, buna de ea, când își știa feciorul mai aproape de ea decât de furtuna frontului!

De aceea nu-i putea scrie încă adevărul, i-l va spune mai târziu când se va întoarce și când, probabil, are să fie mândră de dânsul. Era doar atât de bine și aci, în noua lui familie, între camarazii cu care împărțea și somnul și masa și sborul și primejdia și gloria...

„Mamă, e atât de frumos pe-aici. Mă simt ca acasă, lângă d-ta...“ își începea într'un elan de duioasă sinceritate, scrisoarea pe care vroia s'o trimită în țară, adjutantul Negulici. S'a oprit, gândindu-se ce ar spune buna lui mamă dac'ar ști că s'a întors proaspăt dintr'o misiune, și ca să nu-i turbure liniștea, a rupt și a scris din nou: Dragă mamă, sunt bine, nu am prea mult de lucru și dorm cât e ziua de lungă...“

Afară avioanele erau pregătite pentru a treia lui misiune din ziua aceea...

*

Viața lor de tabără și de luptă a pierdut aroma dulceagă a așternutului de-acasă, dar trece un aer curat prin ea, miroase a iarbă sau a zăpadă! Iar, acolo sus, în cremenea norilor, de unde se dau de-a-rostogolul, când se prăvălesc ca un șirag de mărgele care s'a rupt, ca să se adune la loc, colonie de mărgean pe albastrul cerului, echipagiile Grupului Galeno trăesc viața la un potențial fizic și spiritual pe care nici vulturii nu-l pot atinge.

Mai este și o taină care explică puterea morală a acestui Grup de Stukas: *Comandantul*, care le-a fost, din primul moment, cel mai bun prieten, elementul de sudură, dinamul acestei puternice uzine de voință

şi de care Negulici este mândru ca de el însuşi:

— D. Comandor Galeno este un camarad ideal, cred că are darul vrăjitoriei, fiindcă ştie atât de bine să se facă iubit de subalterni! Şi mai ales, ştie când trebue să fie comandant, când prieten. Comandantului nostru i se datorează în cea mai largă măsură rezultatele Grupului nostru.

Lângă un astfel de mare animator e firesc să înflorească prietenia şi după ce a scăpat de înnec în Marea Putredă şi abia ieşit din spital unde şi-a salvat vederea, Negulici să tânjească după camarazii lui...

— Mi-e dor de băieţi, de d. Comandor! Ce-or fi mai făcând? Ce frumoase au fost cele 8 zile dela Kerci, unde am dat cel mai mare examen al nostru! Cernea cu foc de jos în sus şi totuş, n'a fost jumătate de minut în care să nu cadă bombele noastre. Mi-e dor de ei...

In ceasul acela, Comandantul stă aplecat pe birou, îi scria adjutantului Negulici, comunicându-i, ca unui prieten din ţară, mulţumirea lui şi bucuria băieţilor că şi-a salvat ochii.

Ochii blânzi şi trişti ca un vers din Bacovia, ochii lui Negulici, ochi care au simţit ghiarele reci ale întunerecului cum s'au strecurat printre gene în dimineaţa aceea de plumb dela 8 Decembrie, pe cerul întunecat de la Tschigari...

Ruşii încercau să exploateze un dig — ca trecere pe Marea Putredă în planurile lor de pătrundere prin gâtul de sticlă dela Perekop. Ziua îl bombardau ai noştri şi noaptea-l cârpiau din nou, încât era nevoie de un atac tare de bombardament în picaj ca să-l nimicească şi să frânează astfel intenţiile inamice.

Cerul era acoperit cu o plapumă groasă de nori, încât, aproape de obiectiv, cele cinci echipaje conduse de Lt-ul Andrei Tudor au spart plafonul coborînd până la 450 m. şi continuându-şi astfel drumul, la această înălţime modestă, printr'un baraj crâncen de antiaeriană. Protecţia le-o făceau 4 vânători croaţi cu aceeaşi grijă cu care au însoţit, în toate misiunile, formaţiile româneşti de bombardament. Despre ei adj. Negulici are cuvinte de cea mai caldă evocare:

— Păstrez croaţilor, ca şi slovacilor, cele mai frumoase amintiri pentru modul conştiincios în care ne-au făcut protecţia. Nu era zi în care vânătorii croaţi să nu doboare câte 20-30 avioane sovietice. In această misiune, am colaborat în aceeaşi perfectă înţelegere şi cei 4 vânători croaţi ne-au fost de un real folos, fiindcă — înainte de a se ivi obiectivul — am fost atacaţi, printre perdelele de antiaeriană, de zece Air Cobra ruseşti. Croaţii au lansat doi din ei la atac, angajând lupta cu inamicul superior la număr, doborînd totuşi două aparate sovietice în timp ce noi ne continuam drumul sub protecţia celorlalţi doi vânători croaţi şi a bunului Dumnezeu...

Atacat din toate părţile, grupul acesta de Stukas-uri ţinea drumul drept spre obiectiv. Bombardierii n'au de ales, ei sunt voluntarii traseului stabilit, chiar dacă ai trece prin focul iadului...

Adj. Negulici era în dreapta formaţiei conduse de Lt. Andrei. Din spate l-au atacat, în fir indian, doi vânători ruşi. Negulici nu-i putea vedea, dar a înţeles după năduful care ieşea din mitralierele maistrului Marşolescu Ion.

— Don'Adjutant, sânt doi pe noi!

— Nu-i nimic, măi Ionică, ocheşte bine. A! nemernicii!

Privirile îi fuseră surprinse de odată de un Air Cobra ce se strecurase prin bluza fumurie a norilor şi ţâşnise ca o nălucă prin faţa lui Negulici, trăgând în flancul descoperit al lt-ului Andrei...

O clipă, o nălucă şi Negulici a uitat de pericolul care-l ameninţă din spate; s'a înfipt bolid cu nările numai flăcări, în umerii avionului sovietic ca să-şi apere comandantul. O rafală promptă şi vânătorul inamic, speriat de surpriza plumbilor care-i plouau în planul drept, şi-a tras repede piapuma de nori peste el, făcându-se nevăzut.

— Don'Adjutant, ce s'a întâmplat? Mi-aţi rupt linia de ochire tocmai când îl prinsesem bine pe unul din ei.

— Măi, l-am scos dintr'o încurcătură pe don' locotenent. Se agăţase un scaete de dânsul.

— Atenţiune! Ne-atacă 3 acum, don'locotenent!

— Şi din faţă, unul, măi! Fii atent, las bombele!

Dar unul din atacatori care răsărise din dunga cenuşie a norilor, i-a găurit planul stâng şi cu un proectil de tun, i-a spart plexiglasul făcând explozie în creştetul cabinei.

....S'a întunecat cerul? De ce e neagră în cabină? Trageţi perdelele! Soare, soare, lumină!

Gândul lui Negulici alerga la cravaşă. In ochi a simţit că-l sgârie ceva şi lumina lor se voalase.

— Măi, Ionică, nu mai văd. Simt că s'a angajat avionul pe dreapta. Curaj Ionică!

— Nici eu nu mai văd, don'locotenent! A! Şi trag mereu şi eu nu pot, nu-i văd. Obrazul! Pleoapa mă ustură, nu văd de sânge.

— Şterge-te de sânge, trebue să vezi, trebue Ionică, măi, fiindcă am nevoie de ochii tăi, hai Ionică!

Şi minunea s'a înfăptuit!

Căci numai o minune a putut redresa avionul şi l-a putut menţine la o înălţime suficientă deasupra apei putrede a Mării, până când radiotelegrafistul şi-a trecut cu măneca de sbor peste ochi, şi-a luat chiagul de sânge de pe pleoape şi a putut pune ochii în serviciul echipajului, conducându-şi pilotul cu văzul înnegurat.

Negulici nu mai vedea. Dar ceva, instinctul lui îi spunea că e pe drumul bun spre bază şi spre camarazii săi. O mie de gânduri se'nghesuiau să-i sfăşie liniştea. Avea totuşi certitudinea că şi-a salvat avionul şi că-şi va salva şi radiotelegrafistul. Nu, nu trebue să cedeze! Un efort suprem, cu orice preţ, dar trebuia să-şi întoarcă avionul şi camaradul la Grup. Era atâta încordare într'însul încât, când câteva rafale au fluerat pe lângă planuri şi radiotelegrafistul i-a anunţat că sunt din nou atacaţi, i-a răspuns senin şi neted:

— Ochii mei sunt ai tăi... Supraveghiază mişcările inamicului şi comandă-mi manevrele,

— Da... stânga,

— O rafală lungă a trecut prin dreapta.

— Dreapta!

Alta s'a smucit undeva, în stânga.

De departe, pământul venea spre echipajul acesta cu — numai — 2 ochi vii şi odată cu el nădejdea pătrundea prin ceaţa din privirile rănite ale lui Negulici.

— Don'adjutant, din dreapta vine un Stukas spre noi!

— Cine-i?

— E don'adjutant Rosman. Ne face semn cu mâna. A înţeles ce se petrece cu noi. I-am făcut şi eu semn că sunteţi rănit şi nu vedeţi. A trecut înainte şi ne conduce la teren.

Ca prin ceaţă, Negulici a văzut o siluetă de avion care-i sbura înainte şi puţin dreapta — ca şi cum ar fi fost cu soarele în spate şi cu umbra propriului său avion proectată în faţă... Parcă se face lumină... Sunt zorile care intră cu teamă prin negura ochilor săi? Da, e avionul lui Rosman, dar pe Rosman nu-l poate distinge bine. Distinge totuşi că-i face semne. O mână obosită se ridică şi-i răspunde, Rosman a înclinat aparatul, sunt deasupra aerodromului. Trebue să vadă şi să vadă bine!

Şi-a strâns vederea toată câtă i-a mai rămas refugiată — pe undeva — prin ascunzişurile minţii şi, după ce a lansat racheta:

— Doamne! de-aş fi nimerit-o pe-a roşie! A aterizat, cu ajutorul radiotelegrafistului său — „Ce băiat bun!" — „Ce băiat deştept, Io..." Şi gândul i s'a frânt în braţele lui Rosman, camaradul său de patrulă care venise în goană să-l scoată pe braţe şi leşinat din carlingă.

Acasă, mama lui Negulici aprindea candela cu gândul duios spre feciorul din depărtata Rusie. Şi nu ştia că băiatul ei drag avea să-i treacă foarte curând pragul, cu ochelari negri, dar cu vederea salvată, cu semnul glorios de rănit şi cu pieptul ţintuit de decoraţii. Şi ce mândră este dânsa acum, de rănile şi de decoraţiile feciorului său!

— Băiatul meu s'a întors de pe front. Este un viteaz.

NOTE LITERARE

● Fecundul şi excelentul romancier care este d. Cezar Petrescu, vine după romanul „Ochii strigoiului", cu un nou roman de sbucium social intitulat sugestiv: „Carlton". Pentru viziunea artistică şi tratarea epică a romanului, îl recomandăm cu toată căldura, deşi un roman de Cezar Petrescu nu mai are nevoie de o asemenea recomandare.

● „Comoara Neamului" se intitulează monumentala lucrare folkloristică, apărută în zece volume şi semnată de sârguinciosul colindător al ţării d. Gheorghe I. Tăzlăoanu. Stând în fruntea tuturor culegerilor de cântece populare româneşti, lucrarea „Comoara Neamului" umple un simţit gol în literatura de cercetări româneşti populare.

● In editura „Publicom" a apărut în obişnuitele condiţiuni grafice caracteristice acestei edituri, lucrarea d-nei Olga Caba intitulată frumos „Vacanţă sentimentală în Scoţia" Este o carte pasionantă, pe care din clipa în care ai deschis-o nu o mai laşi din mână până ce nu întorci ultima filă.

● „Ne chiamă Ardealul" se intitulează culegerea antologică de poezie românească privind Ardealul românesc şi semnată de d. George Togan. In zilele de lupte naţionale, elanul poeţilor este îndemnul la luptă şi rezistenţă. Cartea d-lui Togan are tocmai acest rost de a înflăcăra o generaţie care ştie să lupte pentru veşnica dreptate românească.

● Doamna Liliana Delescu a tipărit în editura S. R. D. E. (Societatea Română de Editură) o carte plină de tinereţe şi feminitate intitulată „Păpuşi cu ochii de smarald". Este o carte care destinde şi reconfortează pe cititor. O recomandăm ca atare.

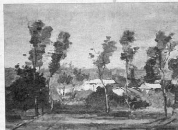
PREZENTARI PLASTICE

✻ In cadrul expoziţiei comune a grupului „Arta", d. H. H. Catargi, un pictor de vaste resurse coloristice şi de reală realizare artistică, expune peisagii, naturi moarte şi interioare.

✻ Una din tinerele speranţe ale plasticei româneşti este, neîndoios, Doamna Eliza Repeţeanu. Locul ocupat de d-sa printre pictorii noştri este pe drept necesitat pentru talentul şi strădania puse de artistă întru realizarea unor lucrări cât mai perfecte.

✻ Un alt talent tânăr în necontestat urcuş este pictorul Eugen Drăguţescu. Expoziţia d-sale ultimă ne îndreptăţeşte să aşteptăm dela d-sa realizări de mare valoare artistică.

✻ Pentru marea Artă cu care este realizat, reproducem aci piesa intitulată „Portret" şi semnată de d. Marius Bunescu.



— H. H. Catargi: Peisaj



— Eliza Repeţeanu
Stradă din Ploeşti



NOTE TEATRALE

● Intre spectacolele de prestigiu ale Capitalei, trebue să subliniem „Călătoria cea mare" (Au grand large) care se joacă cu un deosebit succes la Teatrul Nostru. Problema pe care o pune tema acestei comedii dramatice este nouă şi fericit tratată, problema morţii fiind prezentată cu o doză de humor suficientă ca s'o facă agreabilă.... fără să fie, totuşi, o nvitaţie la viaţa de azi!

Fericita distribuţie a acestui spectacol a adus ansamblului n succes real de interpretare, iar regiei d-lui Ion Sahighian o nouă biruinţă; menţionăm mai ales creaţiile d-lor: Eterle, Jules Cazaban, J. Constantinescu, Ion Manta, etc.

● Teatrul Mic şi Comedia au prezentat două reluări de uccese mai vechi.

„Iluzia Fericirii" care se joacă la Teatrul Mic a păstrat din nterpreţii de acum trei ani pe d-na Eugenia Zaharia, Petru Vove şi Mimi Eşăceanu. Spectacolul s'a bucurat de aceeaşi ună primire din partea publicului.

„O zi fără minciuni", care acum vre-o opt ani s'a jucat cu on Iancovescu a fost reluată de data aceasta, pentru d. Vasiu Birlic, care a isbutit să dea personagiului interpretat, o nţelepciune specială, — înţelepciunea omului care s'a hotărît să spună adevărul timp de 24 de ore, cu orice risc. Persoagiul a fost tratat cu mult humor. Alături de interpretul rincipal, colaborează la succesul acestui spectacol şi: d-nele ilvia Fulda, Angela Mateescu. Paula Tudor (care debutează u mult succes în primul ei rol de mai largă respiraţie), Euenia Bammé, şi d-nii: I. Talianu, Marcel Enescu, Mişu otino, etc....

● Două reluări pe două teatre particulare.

Cam prea multe şi, pe bună dreptate, ne întrebăm de ce [illegible] ajuns la acest re[illegible] economie?



D-na Elvira Godeanu şi d. N. Băiţoţeanu într'o scenă din piesa d-lui Camil Petrescu „Iată femeea pe care o iubesc".



Apoteoza din „Zorile" lui Şt. O. Iosif





Vedere din Borsec



Interior năsăudean

— Eugen Drăguţescu: Autoportret



— Marius Bunescu: Por



Odinioară

INSPECȚIA

de EUGEN PÂRVAN

— „Alo! Domnul Comandor ?"

— „Da : eu".

— „Aici locotenentul ..X.. dela Cabinet. Domnul Ministru a plecat acum cinci minute, cu mașina, spre D-voastră".

— „Mulțumesc, dragă... mulțumesc din toată inima!".

Și fără să mai aștepte alte detalii Comandorul Ajutor de Comandant al Depozitului — rămas comandant pe timpul concediului de vară al titularului — pune grăbit receptorul pe furca telefonului, apasă nervos pe unul din butoanele de sonerie sub care o plăcuță indica *Aghiotantul*, se ridică de pe scaun, își ia șapca, și-o pune pe cap, o scoate și o trântește pe scaun, mai apasă odată pe butonul soneriei, caută apoi să dea o rânduială dosarelor răvășite pe birou, descurcă firul receptorului încurcat adineauri de graba cu care închisese telefonul, își pune din nou șapca pe cap și, tocmai când pusese iar degetul pe sonerie, apare locotenentul Aghiotant.

— „Haide, domnule, odată!"...

— „Domnule Comandor, tocmai plecasem la"...

— „Ce să pleci; domnule! Unde să pleci... că vine Ministrul!!"

— „Vine Domnul Ministru !??"

— „Da, da! Vine Mi-nis-tru! Ei, acum ai înțeles ? !".

— „Am înțeles !"...

— „Bogdaproste!... Chiamă repede pe Locotenentul — Comandor ..Z.., Adică nu, chiamă pe toți Comandanții de Escadrilă? Intr'o clipă să vină toți aici!",

— „Am înțeles ! — și Aghiotantul se repede spre ușă.

— „Sau mai bine" — îl oprește Comandorul — „dă-le telefon. Spune-le că vine domnul Ministru".

— „Am înțeles !".

— „Da... repede, dragă, repede că a plecat de cinci minute.., adică acum sunt vre-o opt... că până vii 'dumneata când te sun, trece vreme multă!... Spune-le că a plecat cu mașina spre noi!... Să fie totul în ordine!"...

— „Am înțeles!" — și Aghiotantul se repede din nou la ușă.

— „Stai, domnule!... Vezi și de gardă! Să iasă garda la poartă... așa ca din întâmplare!... Vezi de ținuta oamenilor... bocancii... armele... să aibă toată Garda mănuși! Și să sune, domnule!".

— „Cine să sune domnule Comandor?"...

— „Țiganul, domnule! Trompetul să sune onorul când o vedea mașina!".

— „Am înțeles!" — și Aghiotantul, trântind ușa cu sgomot, dispare năucă fără să mai aștepte o nouă concediere, socotind că priceperea sa într'ale inspecțiilor va suplini restul indicațiunilor pe cari le înșiră o grijă de Șef.

Rămas singur Comandorul aruncă încă o privire Biroului și, cu toată mulțumitoarea constatare pentru rânduiala lucrurilor, nu-și putu opri regretul: — „Cum naiba plecă și ăsta tocmai acum în concediu!?!". Luându-și apoi șapca ieși din Birou, țipă la planton pentru mătura lăsată în colțul culuarului, deschise ușa la Biroul Mobilizării, cu care ocazie constată după zarva furierilor că Aghiotantul comunicase și aici informația, iar când să scoboare scara un „ah!" porni brusc din subconștient îi reaminti unele inspecții și-l mână în fugă la closete unde, bucuros, constată curățenie și ordine.

Eșit în curtea Depozitului se îndreaptă spre poarta principală. In drum îi veni o idee; ce-ar fi să adune toți ofițerii și maiștrii pe platoul de lângă poarta dela intrare pe unde trebuia să vină Ministrul și să facă cu ei o Conferință în aer liber!.. Va avea astfel ocazia să înfățișeze o situație mai aviatoricească a personalului prin scoaterea lui din birouri, — așa cum îi place celui așteptat!

Ca să-și pună în aplicare ideia îi trecu prin cap să sune Alarma. Renunță însă la această modalitate, când zări Aghiotantul care se întorcea în pas alergător dela poartă, unde pusese în ordine oamenii din Gardă:

— „Ascultă mon cher!... Dă repede ordin ca tot personalul să se adune pe platoul dela intrare. Vom face o conferință în aer liber și vom fi cu toții prezenți la sosirea Ministrului".

— „Dar" — caută să obiecteze subalternul — „la Birouri și Magazii cine mai rămâne, domnule Comandor?"

— „Nimeni, domnule, nimeni! La program de conferință asistă toată lumea!"

— „Prea bine!" — și Aghiotantul pleacă în fugă să transmită noua dispoziție a Comandorului Ajutor de Comandant.

După câteva minute toți Ofițerii și Maiștrii Depozitului se adunară lângă poarta principală dela intrare. Comandorul le ordonă să se strângă cerc în jurul său și, ansamblând circumstanța la o veche marotă, explică situația:

— „Domnilor, deși purtați uniforme de sburători, v'ați făcut cu toții niște autentici birocrați!.. Ei bine, cât timp voi fi eu la comandă, acest obiceiu trebuie să dispară!.. De aceea v'am scos acum la aer liber... așa cum trebuie să trăiască un aviator, — chiar dacă nu mai sboară"...

— „Și ce facem acum aici, domnule Comandor?" — se încumetă să întrebe Casierul.

— „Vom face o conferință" — precizá cel vizat — după care adaugă: „Ia să ne spună, de exemplu,



domnul căpitan Damian, ce se numeşte ăla un Aerodrom?... Fiindcă, domnilor, deşi suntem aici la un Depozit, noi deservim aviaţia care îşi are, ca să zic aşa: căminul — casa — locul, — pe Aerodromuri".

Tocmai când cel întrebat îşi frământa mintea să înjghebeze un răspuns, trăsneşte în spatele Comandorului vocea Aghiotantului:

— „Vine!"

Pe şoseaua prăfuită o maşină închisă virase din drumul principal şi se dirija acum în viteză spre poarta Depozitului. Ofiţerii căutară să-şi orânduiască o adunare mai prezentabilă, dar Comandorul stăvili intenţia:

— „De ce faceţi front, domnilor?"

— „Păi"... — caută să justifice un căpitan arătând cu capul înspre maşina care se apropia.

— „Nici un păi"... De unde ştii dumneata că vine Domnul Ministru?! Noi suntem la program de Conferinţă!"...

In acest timp ţiganul trompet, după două-trei verificări ale goarnei, începu să sune, lung şi modulat, *onorul la general*.

Ajunsă la poarta dela intrare maşina stopă. Dela volan coborî locotenentul Popescu, ofiţer cu aprovizionarea Depozitului. Privi o clipă trompetul care continua să sune *onorul* şi nepricepând nimic, vroi să ceară desluşiri Comandantului Gărzii, — dar vocea Comandorului, care între timp se apropiase de poartă, îl făcu să întoarcă capul!

— „Acum se vine la serviciu, domnule Popescu?"

— „...Să trăiţi!... Am fost... am avut de achitat nişte facturi"... caută ofiţerul să dea întârzierii o justificare.

Şi fiindcă dialogul se intercala greoi printre sunetele goarnei în care ţiganul trompet continua să sufle, prelung şi modulat, onorul la general, Comandorul trânti un pumn în fălcile umflate ale trompetului, făcând ca melodia să schimbe brusc de tonalitate şi apoi să înceteze.

— „Ce suni mă, baragladină!!!"...

— „Onorul... să trăiţi!... onorul la domn ghinerar!?".

— „Păi tu nu vezi mă că nu-i nici un general?!?"

— „Nu văd!"

Două palme răsunară, din nou, pe fălcile tuciurii ale tompetului.

— „Cum nu vezi, mă?!?... Ce eşti chior?!?"

— „Ba nu... să trăiţi... dar eu când cânt închid ochii, domn Comandur... că's sentimental!"...

Personalul, la care acum se adaugă şi locotenentul Popescu, făcu iar cerc în jurul Comandorului. Fiindcă timpul şi prietenii sunt cei mai buni sfătuitori, căpitanul Damian îşi formulase cu precizie definiţia privitoare la Aerodrom şi o recită cu toată convingerea.

Conferinţa în aer liber continuă încă vre-o jumătate de oră, abordând



subiecte variate ca: *reguli de pistă, carnetul de bonuri şi buletine, recipisele de combustibil*, etc.

După o prealabilă consultare a ceasului, Comandorul se adresă Aghiotantului:

— „Ia vezi, domnule, mai vine sau nu?!.. Intrcabă la telefon pe locotenentul X dela cabinet".

Şi în timp ce Aghiotantul plecă, conferinţa continuă în jurul aceloraşi subiecte, desbătute acum într'un amestec de păreri cari se afirmau tare, intercalate şi de către mai mulţi la olaltă, — aşa că de multe ori nu se mai putea înţelege nimic. Atenţia Comandorului prinsă de întârzierea ministrului, neglija să impună o disciplină discuţiilor.

Când reapăru Aghiotantul se făcu linişte.

— „Ei?" — întrebă Comandorul.

— „A plecat, precis, spre noi. Aşa chiar a spus şoferului când s'a suit în maşină".

— „Să ştii că are vre-o pană!" — îşi dădu cu părerea Maistrul dela secţia Auto.

— „Sigur, domnule!" — întări Comandorul opinia subalternului — „trimite repede o maşină de-a noastră"... şi după o clipă de chibzuială, rectifică: — „Adică nu, că atunci are să priceapă că ştim"...

— „O iau peste câmp, domnule Comandor, trec prin Ţigănie şi mă fac că vin din oraş" — propuse ca să-şi menţină ideia maistrul dela Secţia Auto.

— „Aşa da",—aprobă Comandorul.

Trecuse mai bine de o oră. Epuizate până în toate detaliile şi umbrite de nerăbdarea aşteptării, subiectele conferinţei încetară să mai prezinte vre-un interes. Comandorul incuviinţă pe rând: fumatul, apoi statul pe iarbă şi într'un târziu o producţie artistică din drâmbă a ţiganului trompet, chemat să reediteze închiderea ochilor atunci când cântă...

Dinspre interiorul Depozitului, în mers legănat de gâscă grasă pe care o fugăreşte cineva din spate, Plutonierul Major Dobre îşi zorea cele o sută de Kilograme ca să ajungă mai repede spre grupul Ofiţerilor.

Când se apropie îngăimă printre agitaţii de respirări greoaie:

— „A plecat!"

— „Cine, mă!" — întrebă Comandorul.

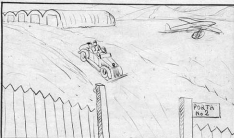
— „Domn Ministru!"

— „... Păi... unde a fost?"

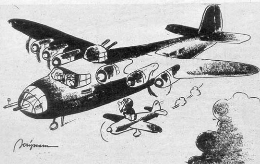
— „In inspecţie!"

— „Unde, mă? pe unde a venit?"

— „Prin spate... prin gardul de sârmă... pe acolo unde aţi spus Dvs. să las loc liber ca să ia ordonanţa lapte... dela stâna de lângă Depozit!" ...A vizitat toate Magaziile... toate birourile... şi a plecat tot pe unde a venit!"...



GLUME AERODINAMICE

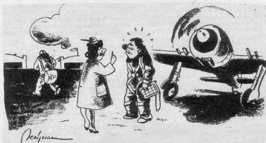


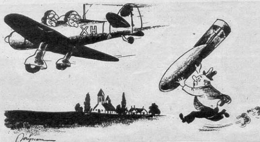
RESPECTUL FAȚĂ DE CEL MAI MARE

— Imi dați voie să trec?

O SOȚIE GRIJULIE

— Vai, dragă Giculel Să nu te avânți prea tare. Sboară și tu mai încet și mai jos!





CETĂȚEANUL CARE RESPECTĂ BUNUL ALTUIA

— Hei, domnilor! Ați pierdut... asta!

Informațiuni

● **Directorul revistei noastre, d. Comandor aviator Al. Demetrescu, a vorbit despre „Sburătorii României" la Brașov, București, Sighișoara și Mediaș.**

D-sa va conferenția cu acelaș subiect la Craiova, pe ziua de Duminică 26 Martie, sub auspiciile Aeroclubului Olteniei.

● Unul din cei mai sârguincioși colaboratori ai revistei „Aripi Românești", adjutantul aviator Pomuț, brav pilot într'o flotilă de vânătoare, autorul a șapte victorii aeriene împotriva dușmanului, posesorul celor mai mari de-



corații de războiu aviatice române și germane, a căzut eroic, într'o luptă aeriană, pe frontul de Est. Avionul i s'a prăbușit în liniile dușmane. Nădejdea că adjutantul aviator Pomuț nu e mort ne rămâne cu firava ei mângâiere.

● In ultima sa adunare generală, Sindicatul Ziariștilor din București și-a ales ca președinte pe d Emil Ciuceanu. Gazetar de construcție și ideologie pur românească, d. Emil Ciuceanu face parte din pleiada de mânuitori ai condeiului cotidian care au luptat, au visat și au biruit în preajma trecutului războiu mondial. De mai bine de un sfert



de veac acest om militează pentru crearea unei mai bune soarte gazetarului profesionist român. Alegerea d-sale în fruntea Sindicatului este o consfințire a strădaniilor și talentului puse totdeauna în slujba Țării.

D. Emil Ciuceanu ocupă un loc pe deplin meritat.

L. A.

● Vestea prăbușirii pe încrâncenatul cer al Răsăritului păgân, a adjutantului aviator Tiberiu Vinca ne-a îndurerat inimile și ni le-a înălțat totuși. Unul din așii aviației noastre de vânătoare



Tiberiu Vinca număra 18 victorii aeriene și era în plină ascensiune a întregului său temperament de luptător care trebue să birue neapărat,

De origine ardelean — pornit chiar din satul de naștere al lui Aurel Vlaicu: Binținți — Tiberiu Vinca purta în sânge dârzenia luptătorului moț și tăria în credința misiunii lui.

Legile războiului au fost aspre și cu acest exemplar de elită al Neamului nostru și aripa morții — o moarte de erou — l-a atins.

Tiberiu Vinca rămâne o pildă vie pentru toți cei de un sânge cu el.

Tinereţea aripilor româneşti

Dacă există astăzi o ocupaţie prin excelenţă frumoasă şi plăcută, utilă şi distractivă, plină de avânt, curaj şi iniţiativă, aceea este aviaţia. Lumea întreagă este convinsă de lucrul acesta şi de aceea grija cea mai mare este pretutindeni pentru aviaţie.

La noi a luat fiinţă de mai bine de un an o organizaţie, numită „Tineretul Aviatic Român" (T. A. R.) care are de scop tocmai să instruiască pe tinerii dornici de a cunoaşte arta sborului în cele mai mărunte taine ale ei şi să dea astfel ţării o generaţie de aviatori pătrunşi de rolul lor şi stăpâni pe căile văzduhului.

Ca orice meserie şi aviaţia nu se învaţă dintr'odată.

Sunt trei etape mari în care tinerii învaţă ce este aviaţia, aeromodelismul, planorismul (sborul fără motor) şi sborul cu motor.

Aeromodelismul este un joc, pe cât de atrăgător pe atât de folositor învăţământului preaviatic. Cine a păşit odată în lumea lui vrăjită nu se mai întoarce între ai săi decât purtând aripi.

„La început a fost avionul..." aşa începe povestea sborului şi, deci, întâi se învaţă cum este avionul şi cum se construeşte el. Cam aceasta este aeromodelismul.

Ce puţine cuvinte dar ce multe de învăţat! Câtă ambiţie şi câtă râvnă, întrecere şi nerăbdare, curiozitate. O gamă întreagă de sentimente în jurul unei jucării care însă trebue construită exact ca şi un avion adevărat şi să sboare ca şi el.

Emoţiile încercate la câmp în zilele când fragilele obiecte la care au muncit vor arăta dacă pot căpăta viaţă, sunt primele emoţii de aviator. Pe câmpul acesta al încercărilor unice se plămădeşte sufletul eroilor de mâine. Aici se cimentează camaraderia, aici se face şcoala răbdării, curajului şi entuziasmului.

De aici până la sborul adevărat mai este doar o treaptă — planorismul sau sborul fără motor.

Şi dacă până acum tânărul aspirant la brevetul de pilot se mulţumea să-şi vadă numai gândurile sburând cu aeromodelul pe care el l-a închegat din panouri de placaj şi bachete subţiri punându-i în unicul motoraş de el cunoscut şi o fărâmă din inima lui, de data aceasta planorul îl ridică pe el însuşi dela pământ. Poate gusta beţia sborului, a înălţimii şi a superiorităţii cu planorismul, pământul din care suntem făcuţi este învins. Isbuteşte partea aceea din om care întotdeauna a tins mai sus, tot mai sus către cerul din care s'a născut.

Prin sborul acesta domol de păsări cu aripi uriaşe se trece la sborul de fulger şi biruinţă deplină al maşinii adevărate, maşina cu inima vie care bate şi svâcneşte odată cu inima pilotului dela manşă.

Abia acum tânărul care dela opt ani se pricepe la avioane, poate spune: *sunt Aviator!*

Dela prima treaptă şi până la ultima trec, în adevăr, câţiva ani. Dar sunt anii cei mai frumoşi, ani de ucenicie serioasă, de prietenie cinstită, de încercări uneori înfrânte, de satisfacţii multiple, ani de viaţă sănătoasă în câmp şi aer liber, în tabere pline de tinereţe, tinereţea aripilor româneşti.

VICTOR DJUVARA



D. Ministru Gh. Jienescu în mijlocul conducătorilor tinerilor sburători planorişti (S. M. P.)

SBURĂTORII TINERI

Dela primele dibuiri ale aviației, cu 40 de ani în urmă, poporul nostru și-a înscris numele în primele rânduri ale preocupărilor aeronautice. Traian Vuia a fost prezent, la 1906 cu experiențele sale, Aurel Vlaicu s'a impus cu avionul său de construcție proprie și cu sborurile sale senzaționale, iar Henry Coandă executa prototipuri românești în faimoasa fabrică dela Bristol.

Cu o tradiție atât de glorioasă, cu faima sborurilor și a recordurilor realizate după răsboiul trecut și extraordinarele fapte de arme reușite în răsboiul de astăzi din Est de echipagiile românești, aviația noastră poate fi o pildă și un îndemn pentru tineretul nostru. Așa cum pe tineret se sprijină Neamul, fiindcă tineretul este elementul lui de rezistență și continuitate, tot așa se reazimă Statul, în lupta lui permanentă pentru libertate și o n o a r e pe aviație. De aceea Statul român a înțeles să îndemne tineretul spre disciplina sborului, sprijinind asociațiile civile ale aviației (A. R. P. A., C. F. R. etc.) cu ramificații în toată țara, pentru stimularea admirabilelor calități sburătorești cu care este dotat poporul nostru.

Deplin cunoscător al problemei și fin psiholog al elanurilor, D-l M i n i s t r u Subsecretar de Stat al Aerului, General av. Jienescu a creat Comandamentul Tineretului Aviatic Român (T. A. R.) organ de îndrumare și conducere al școlilor civile de pilotaj.

Tineretul stă în centrul vertebral al neamului și pe virtuțile sale se reazimă viața națională și existența lui statală. Etica sborului este hărăzită să desvolte aceste însușiri.

Sborul formează caractere.

Sborul înseamnă o adevărată școală de morală socială care cere inițiativă, energie fizică și spirituală, curaj, disciplină, r e z i s t e n ț ă și camaraderie. Aceasta și trebue să fie imaginea justă a tineretului român.

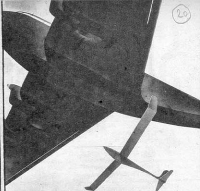
Pe acest tineret, care începe să pătrundă tainele sborului, țara se reazimă liniștită.

Proiect de afiș pentru propaganda Tineretului Aviatic Român.



Animație la un concurs de aeromodele
(S. M. P.)

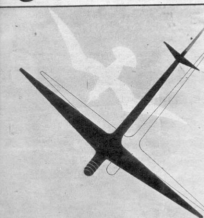




PRIN AEROMODELISM SPRE

AVIATIE

CONCURSUL DE



ARMATA AERULUI
ARMATA TINERETII

Am insemnat încă de acum două numere în revista „Aripi Româneşti" (Nr. 58 din 25-II a.c.) despre rezultatul concursului de afişe instituit de Tineretul Aviatic Român având drept temă „Tineretul şi Aviaţia".

Concursul s'a bucurat de o mare participaţie din partea cercurilor artistice. Intr'adevăr, dela artiştii cu nume consacrat şi cu linie sigură şi până la elevii dotaţi cu talent la desen, din cursul liceal, toţi şi-au dat interesul pentru a realiza modele cât mai reuşite, cât mai reprezentative.

Comisia pentru decernarea premiilor — prezidată de d. Prof. univ. Gh. Oprescu — după o amănunţită cercetare a celor 121 de modele prezentate a acordat următoarele premii: **Premiul I:** *N. Niculescu;* **Premiul II:** *Adrian Popa;* **Premiul III:** *N. Niculescu;* **Premii de consolare:** *Popa Adrian, Anton Moisescu şi Anton Ungureanu.*

Afişul care a întrunit toate sufragiile pentru **premiul I** *reprezintă pe albastrul cerului — un albastru de o nuanţă seducătoare — simbolul aviaţiei, imperialul vultur al înălţimilor.*

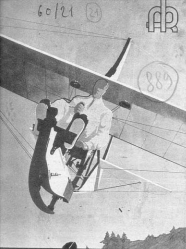
Acesta — într'o nuanţă de albastru mai inchis — şi cu atât mai scos în relief — impune celui ce priveşte afişul.

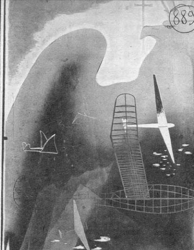
Silueta unui avion greu este inscrisă in acest motiv.

Totul este grav, impresionant. De aceea graţia argintului spumei valurilor mării peste care se reflectează cărămiziul unei vechi cetăţi româneşti are darul să întregească aspectul afişului dându-i o armonie în concepţie egalată doar de îmbinarea potrivită a culorilor.

Afişul reprezintă, în ultimă analiză, cea mai înaltă treaptă a aviaţiei pe care o poate atinge tânărul care a îmbrăţişat cariera aviaţiei.

El îndeplineşte condiţiile cerute unui bun model: este clar; exprimă perfect o ideie (în cazul nostru





Afișe T.A.R.

a aviației); este atrăgător.

Autor: N. Niculescu.

Premiul al II-lea *a fost luat de un afiș în care sunt alăturate — pe un fond gris-albastru — extremele aviației: elegantul dar fragilul aero-model și super-greul avion.*

Culorile — aeromodelul roșu și avionul negru umbrit — sunt folosite și ele să arate mai bine extremele acestui afiș — drumul pe care îl are de urmat Tineretul Aviatic Român. — Autor: Adrian Popa.

Premiul III *a fost decernat modelului care reprezintă un tânăr planorist — unul din acei mulți tineri care și-au făcut din sborul fără motor sportul preferat, entuziastă dăruire — plutind peste o colină. Vârfurile de brazi care se profilează peste desenul colinei întăresc caracterul românesc al afișului.*

Executat cu deosebită atenție și acest model reprezintă o poartă de vrajă — adevărata chemare — pentru tinerii care vor să devină aviatori.

Autor: N. Niculescu.

Premiile de consolare *au promovat două modele destul de interesante.*

Unul înfățișează aripa unui vultur la adăpostul căreia sunt prezente toate sculele aviației: smeul, aeromodelul, planorul, avionul.

Este un model foarte cuprinzător și care îndreptățește pe deplin alegerea făcută de comisie.

Ultimul afiș care a fost premiat nu-i mai puțin atrăgător. Pe un fond albastru se desenează, stilizat, un avion alături de care, alb și grațios, planează un porumbel.

Acestea-s modelele premiate — modele care întrunesc pe lângă condiția artistică și pe aceea de-a arăta cât de pătruns este spiritul aviatic în marea masă românească.

EUGENIU V. HARALAMBIE



ACROBAȚIA AERIANA



Insemnătatea din ce în ce mai adită a evoluțiunilor acrobatice în practica sborului cu aeroplanele a făcut ca, încă de prin 1913, comisiunile tehnice oficiale pentru examinarea și brevetarea piloților — aviatori să ceară acestora, ca probă obligatorie, și o serie de asemeni exerciții — serie ce a fost apoi cu încetul extinsă până la condițiunile pe care le cunoaștem acum.

Rostul acelei hotărîri a fost în mare parte justificat în cursul celui dintâi războiu mondial, iar în războiul actual a fost pe deplin consacrat.

Astăzi acrobația aviatică este considerată ca cea mai de seamă însușire ce se cere pentru abilitarea oricărui pilot-aviator. Ea este auxiliarul cel mai de preț al aviatorilor în oștire, unde rolul ei atât în operațiunile ofensive cât și în cele cu caracter defensiv este hotăritor, cu deosebire pentru cei ce sunt repartizați grupurilor de luptă și de vânătoare. Nenumăratele imprejurări ce se ivesc în manevre sau în războiu cu prilejul oricărei întâlniri între grupuri de avioane adversare și în care unii caută să-și facă drum cu orice preț spre îndeplinirea misiunilor ce li s'au încredințat, iar ceilalți spre a-le risipi sau dobori împiedecându-i dela aceasta; sarcina altora de-a ataca sau apăra escadrele de avioane bombardiere sau de transporturi de trupe și material spre a le opri sau înlesni ajungerea obiectivelor indicate; putința de a ataca și distruge sau risipi formațiuni de armată terestră înainte ca ele să pornească la atac; și de a nimici coloane ori depozite militare dușmane cum și căile ori mijloacele lor de comunicație și transport; sau chiar atacarea și scufundarea vapoarelor izolate sau încolonate având misiuni potrivnice similare — toate acestea cer mânuitorilor de avioane militare angajați în asemeni lupte sau misiuni o cât mai mare deștoinicie în practicarea evoluțiunilor acrobatice a avioanelor lor, ori unde, pe orice vreme și mai ales prin tirul de țintă sau de baraj al artileriei antiaeriene sau sub pânda și surprinderea focului armelor de bord al adversarilor.

*

Aripile românești — ca întotdeauna gata la orice chemare — n'au lipsit nici dela aceasta. Timp de un sfert de veac încadrat între cele două năprasnice războaie ale lumii, dragii noștri aviatori au dovedit întregei lumi cu ce admirabile însușiri sunt dăruiți și pentru asemenea isprăvi, cum și cu câtă măestrie și „panache" înțeleg ei să smulgă legitimarea acelei întâetăți pe care geniul neamului nostru o'are chiar dela înfăptuirea minunei sborului omenesc.

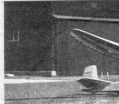
Falanga „așilor" noștri în această specializare a aviației de luptă — la care se adaugă mulțimea camarazilor ce trăesc toți sub fiorul așteptării de-a se bucura de aceeași cinste — încrie de pe acum o pleiadă de nume ale căror isprăvi sunt cele mai frumoase podoabe ale paginilor bogate în vitejie fără seamă din istoria războaelor ce am dus și ducem chiar acum întru consfințirea hotarelor Patriei, cum și valoarea netăgăduită a izbânzilor trecute în Palmaresul întrecerilor cu alte neamuri, dela cari n'am lipsit nici în zilele de pace. Infocatul animator Mircea Zorileanu, Vasile Craiu, Muntenescu, neînfricatul smeu al școalei de sub conducerea lui Andrei Popovici la Tecuci și năsdrăvanul luptelor Tase Rotaru — stau în fruntea listei eroilor trecutului războiu.

Școala vultanilor Flotilei I-a de luptă și ai grupului de experiență dela Pipera, de sub învățăturile unora ca Gh. Jienescu și Titi Tănăsescu, a adăugat apoi numele lui Ionescu — Beu neostoitul experimentator al tuturor formelor de acrobație aeriană enunțate de matematecieni, pe al lui Romeo Popescu și pe al lui Oculeanu, rivali recunoscuți ai unor celebrități mondiale ca Fizeler și Destryat.

Iar alături de aceștia stau, lucitoare de iscusință: echipa Jienescu — Georgescu Șarpe, Ionescu Beu, Gogu Ștefănescu din concursurile pentru Cupa Micei — Ințelegeri în Polonia; — „Escadrila roșie" a asociației „Arpa", cu: Ivanovici — Pantazi — Max Manolescu și apoi Gherasim; — școala „Mircea Cantacuzino" formată sub conducerea lui Constantin Abeles, care ne-a dat pe Bâzu Cantacuzino cel neîntrecut și pe ciracul său Mateescu, ajuns șeful acrobaților juniori; — pe Marulis al Aero-Clubului din Brașov și pe Pufi Popescu elev al școalei militare, campion al faimosului „tonneau" în urcare și challenger-ul cel mai temut al lui Bâzu; — (F. A. R.): pe Dumitru Masgras și pe Bănică Enciulescu, excelenți elevi ai magistrului veteran al celuilalt războiu, Mustață.

Din perioada acestui din urmă războiu grupul admirabilului Popișteanu a dat pe căpitanul Trandafirescu, pe sublocotenentul Moga și pe adjutantul Ion Milu, azi sublocotenent și el, — împreună cu alții încununați de merite ca: Nicu Polizu, Greceanu, Vintilică Brătianu, toți cei ce dela o zi la alta se adaugă listei acesteia, pe meleagurile frontului nostru din răsărit și dela osârdia cărora, împletită cu a tuturor celorlalți ostași români ce fac pe acolo minuni de vitejie, așteptăm cu neclintită încredere statornicirea dreptății și a liniștei Neamului nostru, atât de greu încercat.

GEORGE COSTESCU



Școala și AVIAȚIA

Aviația a devenit astăzi o problemă care preocupă întreg tineretul. Școlile de aviație dovedesc aceasta cu prisosință prin febrila lor activitate și prin numărul tot mai mare de ucenici care cu entuziasm și perseverență muncesc neobosit ca să poată spune într'o zi: — „am sburat".

Aeronautica atrage la ea prin caracteru-i de elită și spiritul de jertfă pe care il cere.



Tinerii sănătoși și viteji găsesc în aviație o meserie pasionantă care nu li se supune decât după multă muncă și curaj. Ei nu învață aici numai o meserie prin care pot fi folositori societății, ci și un crez. Invață să respecte jertfa înaintașilor și se pregătesc la nevoe să se jertfească ei înșiși.

Trecutul aviației este plin de figuri mari prin eroismul lor, fiindcă tot ce astăzi este perfect realizat și pus la punct a fost experimentat de alții care de multe ori au plătit cu viața cunoștința nouă însușită.

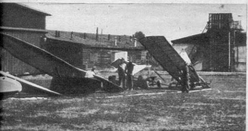
Exemplul aviatorului care pe pragul morții a isbutit să spună celor veniți să-l salveze „spuneți viitorilor piloți să închidă contactul atunci când se prăbușesc" fapt care împiedecă aparatul să ia foc, este edificator.

Astăzi jertfe de felul acesta nu se mai cer. Aviația s'a ridicat din faza începutului și ea oferă omenirii un mijloc practic de locomoție, de transport și cea mai puternică armă de războiu.

In lupta pentru cucerirea aerului aviația noastră a avut o însemnată contribuție. Este destul să pomenim numele bănățeanului Traian Vuia, al lui Aurel Vlaicu sau Mircea Zorileanu, ca să vedem că preocuparea aviației n'a fost dela început străină neamului nostru. In vremurile tulburi de după marele războI mișcarea aeronautică și-a continuat marșul ascendent pentruca în ultimul timp o însuflețire nouă să cuprindă întreaga mișcare aviatică din România.

Anul acesta toate școlile de sbor cu motor și planorism au fost strânse sub comanda Comandamentului Tineretul Aviatic Român, care are grijă să breveteze serii de piloți din tineretul țării.

Tinerii aceștia veniți din toate colțurile țării, învățând tot ce bravii instructori cunosc despre avion și înălțarea lui, se pregătesc pentru ziua când vor putea înfrunta zările albastre ale cerului și vor folosi, prin știința căpătată pentru progresul continuu al aviației și pentru propășirea sau apărarea țării în care s'au născut.



ARIPI ROMANEȘTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

✵ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✵ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ȘI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✵ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✵ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✵ PAGINI REZERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI

✵ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic:
GION

✵ REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA: BUCUREȘTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICAȚIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✵ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJIN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENȚI, ELEVI, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

✵ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✵ UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREȚUL DUBLU

✵ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN:

„INTERPRESS"
s. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREȘTI



OCHII DE FOC AI UNEI MITRALIERE LA BORDUL UNUI AVION DE RĂZBOIU ROMÂNESC (S. M. P.)